

TRANSPORT

Covoiturage et autopartage, des solutions alternatives

■ **Grenelle 2.** A la faveur du projet de loi «Grenelle 2», les municipalités entrevoient la possibilité de réintroduire la voiture en ville. Des solutions dites «alternatives», telles que l'autopartage et le covoiturage, pourraient ainsi constituer une nouvelle offre de transport non couverte par les modes classiques – tramways, métros, bus et trains. Le président du Groupement des autorités responsables de transports publics (Gart), Roland Ries, à l'initiative d'une proposition de loi en 2006 intégralement reprise dans le projet «Grenelle 2», souhaite notamment lutter contre ce qu'il appelle «l'autosolisme en milieu urbain» (*lire l'entretien p. 27*).

■ **Publics.** Les habitants des zones périurbaines, qui subissent particulièrement les hausses cycliques du prix du carburant, représentent des usagers «captifs». La nécessité d'organiser des services de covoiturage pour ces populations parfois modestes s'impose aux communes. Sont par ailleurs visés les étudiants, souvent pénalisés par le manque de dessertes autour des campus universitaires. Des réponses émergent en Ile-de-France, qui couvriront, à terme, le territoire national.

■ **Modes de gestion.** Différents modes de gestion peuvent être adoptés par les collectivités, tant pour le covoiturage, que pour l'autopartage. De leur côté, les

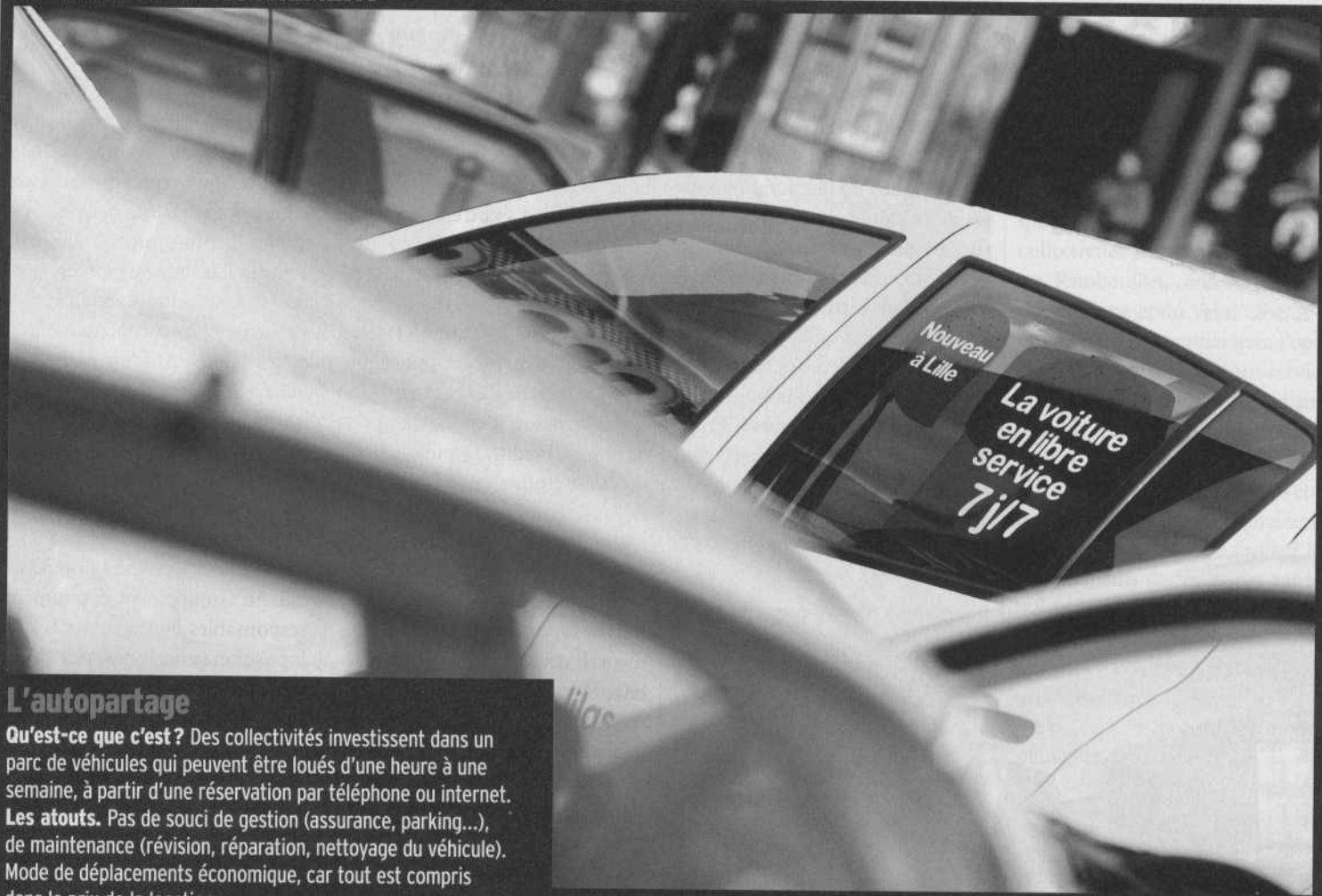
opérateurs de transport structurent leur offre en partenariat avec des acteurs proposant des centrales de mobilité pour le covoiturage, et créent des stations d'autopartage en voirie, composées en partie de véhicules propres. De grandes villes comme Paris, Toulouse ou Lille ont déjà mis en place avec succès ce type de services. Toulouse est d'ailleurs l'une des premières à avoir créé son propre label d'autopartage, renforçant ainsi le contrôle exercé sur l'opérateur ou sur les associations éventuelles. La création d'un tel label figure parmi les dispositions du projet de loi.

■ **Voies dédiées.** Désormais chargées de la mobilité, au sens large, des usagers, les autorités organisatrices attendent des mesures incitatives de la part de l'Etat. S'agira-t-il, comme aux Etats-Unis, de créer des voies réservées au covoiturage, en particulier sur les autoroutes? De moduler la tarification des péages en fonction du taux d'occupation des véhicules et de l'efficacité énergétique? Sur ce point, la balle est dans le camp de l'Etat, puisque le projet «Grenelle 2» prévoit la réalisation d'une étude sur ce thème. Quant à l'autopartage, il devrait rejoindre les différents modes de transport composant le plan de déplacements urbains des villes de plus de 100 000 habitants. La crise profonde que connaît l'industrie automobile n'est certainement pas étrangère à cette soudaine prise de conscience des élus...

 Retrouvez l'ensemble de nos compléments web sur www.lagazette.fr

Dossier réalisé par **Claudine Farrugia-Tayar**, avec **Laurence Lafosse**

SE DÉPLACER AUTREMENT



L'autopartage

Qu'est-ce que c'est ? Des collectivités investissent dans un parc de véhicules qui peuvent être loués d'une heure à une semaine, à partir d'une réservation par téléphone ou internet.

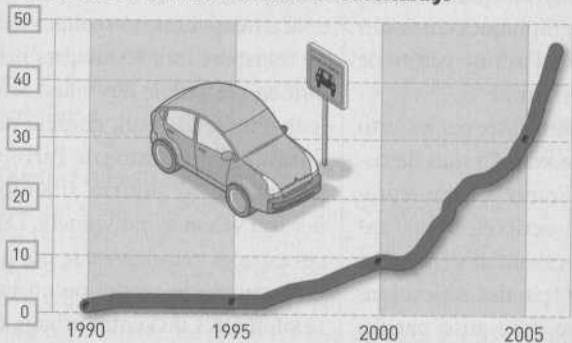
Les atouts. Pas de souci de gestion (assurance, parking...), de maintenance (révision, réparation, nettoyage du véhicule). Mode de déplacements économique, car tout est compris dans le prix de la location.

Le covoiturage

Qu'est-ce que c'est ? L'utilisation à plusieurs d'un même véhicule, pour tout ou partie d'un trajet, dans une logique économique et écologique.

Les atouts. Donner la possibilité aux personnes qui ne possèdent pas de véhicule et qui sont éloignées des transports en commun de se déplacer. Ce mode de déplacement solidaire permet un partage des frais.

Croissance du nombre de sites de covoiturage



SOURCE : BASE DE DONNÉES COVOITURAGE INTERNETI



BAZZ CHIBANE/ASA PICTURES

J.S. EYRARD/SIPA

Deux nouveaux modes de transport, bientôt dopés par le « Grenelle 2 »

De nombreuses collectivités proposent des services d'autopartage et développent des centrales de covoiturage.

«**E**n voiture Simone.com... tel est le nom de l'un des nombreux sites de covoiturage qui fleurissent sur la toile. Ce mode de transport et l'«autopartage» font une entrée en force dans le paysage urbain. Selon la définition qui en est donnée par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), l'autopartage, ou «voiture en temps partagé», intègre «tout système de voitures brièvement et successivement empruntées, 24h/24 et 7j/7,

avec ou sans réservation, par divers utilisateurs autorisés». De nombreuses collectivités ont adopté ce concept, tout d'abord en Allemagne, Autriche, Pays-Bas et Suisse, puis en France, Belgique et Grande-Bretagne. Ainsi, dès 1999, La Rochelle a expérimenté le système Liselec, dans le cadre du programme national de recherche d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres (Predit). Depuis, la pratique s'est étoffée, sous l'impulsion de Caisse commune, filiale de l'opérateur Transdev créée à l'automne 2008 (*lire l'entretien*, p. 25).

municipalités (communautés d'agglomération ou de communes, 24%). Parmi les opérateurs concernés, certains sont spécialisés dans les prestations de fourniture de sites à des collectivités, tels que Green Cove, Ecolutis ou La Roue verte.

Plusieurs raisons concourent à ces développements (*voir les infographies p. 26*). Des financements limités dans le secteur des transports publics, conjugués à la hausse cyclique du prix des carburants, conduisent les autorités organisatrices à repenser la mobilité des usagers et à revoir leur «canevas» multimodal. Au Groupement des autorités responsables de transport (Gart), la position radicale de type «en ville sans ma voiture» a fait long feu, de l'aveu de son nouveau président, Roland Ries (*lire l'entretien p. 27*). Désormais, le plan de déplacements urbains (PDU) tient compte des solutions alternatives de déplacement, au même titre que les transports spécifiques pour les personnes handicapées ou le transport à la demande. De fait, une proposition de loi, déposée au Sénat par le sénateur maire de Strasbourg en janvier 2006, est sur le point d'être reprise presque intégralement dans le texte du «Grenelle 2». Le texte devrait être débattu avant l'été.

Contexte local. Autre développement: le covoiturage. L'image de solidarité qui s'en dégage renforce l'attractivité de ce nouveau mode de déplacement. Cette solution est organisée, le plus souvent, à partir d'un site dédié, aux couleurs de la collectivité, et intégrée dans la plateforme web de celle-ci. Comme l'explique Arnaud Sarfati, directeur de Green Cove ingénierie qui développe ce type de solutions pour les collectivités, «concrètement, le covoiturage permet le rabattement vers les gares SNCF ou routières et les stations de métro ou de tramway. On atteint donc un meilleur taux de remplissage de ces transports. En général, la plateforme de covoiturage doit prendre en compte les particularités des zones géographiques couvertes et s'appuyer sur l'infrastructure de transport en commun».

Selon une étude réalisée par le Certu en 2007, on recense 78 sites de covoiturage en France, ce qui représente 430 000 inscrits et 500 000 annonces. Ceux-ci sont mis en œuvre principalement par des associations de covoiturage, mais aussi par des conseils généraux ou des intercom-

Publics spécifiques. Les premiers concernés par ces nouveaux modes de transport sont les usagers habitant en périphérie des villes. Selon Jean-Pierre Orfeuill, chercheur à l'Institut d'urbanisme de Paris, «le périurbain ne pourra abandonner son véhicule individuel». Dans ces espaces peu denses, la population, qui réside à vingt ou quarante kilomètres du centre urbain, fait un usage quotidien de sa voiture



TÉMOIGNAGE Bernard Marquié, maire adjoint de Toulouse, chargé de la mobilité et des déplacements

«Un label pour un meilleur contrôle de l'autopartage»

«La charte "Toulouse autopartage" a été adoptée en février par le conseil municipal. Nous avons tenu compte du travail du Gart et de l'Ademe, ainsi que de la proposition de loi de Roland Ries de 2006. C'est un texte qui fixe les objectifs environnementaux et sociaux de l'autopartage et un engagement à respecter un niveau de qualité de service à un prix abordable. Le label est attribué, quelle que soit la forme juridique de l'opérateur, pour dix-huit mois renouvelables, par le maire, après avis d'une commission, moyennant une redevance de 80 euros par an et par emplacement. La souplesse du système permet d'ouvrir l'agrément aux structures associatives. La mairie peut aussi contrôler efficacement des structures agréées car, en cas de non-respect des critères, nous nous donnons la possibilité de retirer le label.»



ENTRETIEN Philippe Ratto, président de Caisse commune, filiale de Transdev

« Le coût d'une station varie entre 500 et 1 500 euros, à la charge de la collectivité »

Quels services propose Caisse commune ?

Depuis l'été 2008, Caisse commune a rejoint le groupe Transdev, en devenant l'une de ses filiales. Caisse commune, « c'est ma voiture quand je veux », c'est-à-dire que Transdev propose aux usagers une offre de transports classiques, de transports à la demande, complétés aujourd'hui par un service d'autopartage.

Quels sont les avantages de l'autopartage ?

Tout d'abord la tranquillité : plus de soucis de gestion de voiture, d'assurance, de parking, de procès verbaux... ; plus de maintenance (révision, réparation, nettoyage). L'autopartage offre aussi une certaine proximité car, à terme, le réseau de stations devrait permettre d'avoir toujours une voiture près de chez soi. Actuellement, Caisse commune est présente à Paris, à travers 50 stations intramuros, et une à Ivry-sur-Seine.

Quelle est la stratégie ?

Elle est simple. Actuellement, nous gérons un parc de 140 véhicules, implantés dans des parkings de surface que la ville de Paris a mis à notre disposition. Nous souhaitons nous implanter dans des quartiers denses, de préférence en surface, et met-

tre à disposition des usagers un certain nombre de véhicules à faibles émissions de CO₂. Plus généralement, nous allons essayer de nous adosser à des réseaux que Transdev exploite déjà dans la région Ile-de-France.

Combien coûte un tel service ?

Tout d'abord, si un élu nous demande d'implanter une station, nous devons vérifier que la commune possède un potentiel. Le coût d'une station varie entre 500 et 1 500 euros, à la charge de la collectivité. Généralement, une municipalité met à disposition des places de parking en surface. Pour bénéficier de ce service, l'usager doit adhérer à Caisse commune, et le droit d'entrée peut être de 0, 100 ou 300 euros. Cette adhésion s'accompagne d'un forfait mensuel de 12 à 25 euros, selon la formule choisie. L'utilisateur ne paie ensuite que ce qu'il consomme, c'est-à-dire une somme calculée en fonction de la durée et du nombre de kilomètres parcourus.

Comment s'est passé le démarrage ?

Lorsque nous avons organisé, en octobre 2008, une journée « station ouverte », dans le 15^e arrondissement de Paris, nous avons enregistré plus de 100 adhésions...

Propos recueillis par C. F.-T.

plus intensif, en parcourant trois fois plus de kilomètres que si elle résidait en ville-centre. Pour Jean-Pierre Orfeuillat, « il faudra modérer les coûts pour les plus modestes en organisant des services de covoiturage ».

Dernière initiative en date, celle de l'association Fondaterra, à laquelle adhèrent de nombreuses collectivités franciliennes – Achères, Rambouillet, conseils généraux de l'Essonne et du Val-d'Oise. A la faveur d'un partenariat avec l'opérateur SFR et l'Ademe, un service de covoiturage dédié aux étudiants d'Ile-de-France, disponible sur le web et le téléphone mobile, a été mis en place. Dédié aux 350 000 étudiants des 28 campus franciliens, « T.écovoiturage » vise à faciliter les déplacements de ces jeunes sur les trajets domicile-campus et à encourager les réflexes de mobilité durable. Les usagers trouvent ainsi facilement un conducteur, ou un passager, pour des trajets plus écologiques, économiques et conviviaux.

« L'expérimentation a démarré en mars 2008 en région Ile-de-France et elle s'étend à l'échelle nationale », explique Nathalie Ricard Deffontaine, responsable du projet chez SFR. L'organisation est calquée sur le calendrier scolaire, créant une continuité d'usage. « Afin de lever l'appréhension de voyager avec des personnes que l'on ne connaît pas, le service proposé est sécurisé avec identification systématique des passagers et conducteurs intéressés. »

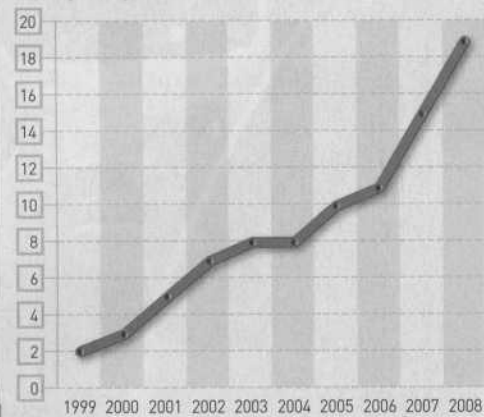
Complémentarité. De fait, la possibilité d'offrir une plateforme logicielle, outil de base de la mise en relation entre conducteurs et passagers potentiels, séduit de plus en plus les collectivités. Pour montrer la voie, l'opérateur de transports publics urbains Keolis vient de signer un accord national avec Green Cove. « Un groupe de transports est-il pertinent pour monter des offres complémentaires aux transports »

■ ■ ■ publics?» s'interroge José Esteves, directeur du développement commercial à Keolis Normandie. «La réponse est oui. Depuis 2006, nos clients "collectivités" expriment une demande relative à l'autopartage et au covoiturage. La location de courte durée d'un véhicule se heurte à un problème de seuil minimal chez les loueurs professionnels. Or, dans un tissu urbain, très dense, une ville qui met en place un système d'autopartage propose une offre complémentaire à l'existant, sur des durées allant de une heure à vingt-quatre heures.»

Montages inédits. En matière de covoiturage, précise-t-il, «dans une agglomération, un département ou une région, la collectivité prend en charge la mise en relation entre le conducteur et le passager, de sorte que, financièrement, la démarche sera plus intéressante pour l'usager. L'autre intérêt réside dans le fait que le projet peut être porté par la direction de la communication, le cabinet du président, l' élu chargé du développement durable, et pas forcément par l'opérateur». Concrètement, Green Cove peut proposer un avenant au contrat de délégataire, dans le cadre d'une délégation de service public, ou traiter di-

L'autopartage

Evolution du nombre de services d'autopartage



La carte de France des services d'autopartage



rectement avec la collectivité, c'est notamment le cas de Besançon et de Tours.

Bien que le cadre légal de ces solutions de mobilité évolue lentement, de nombreuses collectivités ont déjà mis en place des services d'autopartage - Lille, Paris, Montpellier. De leur côté, les opérateurs de transport public structurent une offre qui tient désormais compte de ces nouveaux modes. Des montages inédits voient le jour; c'est le cas de «Lilas», un service d'autopartage mis en place en 2007 à Lille, qui compte déjà 500 adhérents. Il béné-

ficie d'une forme juridique de type coopératif, associant Keolis, la ville de Lille et des acteurs de l'économie solidaire et sociale. Soit un parc de 20 voitures, dont une équipée pour les personnes à mobilité réduite en libre service dans 9 stations, et un service 24h/24 et 7j/7. Déjà, 33% des abonnés reconnaissent avoir modifié leurs habitudes de déplacement, et 11% ont revendu leur véhicule personnel... Matériellement, l'autopartage sort de l'ombre grâce à la multiplication des stations sur voirie (comme à Ivry-sur-Seine, dans le Val-de-Marne). Après les grandes

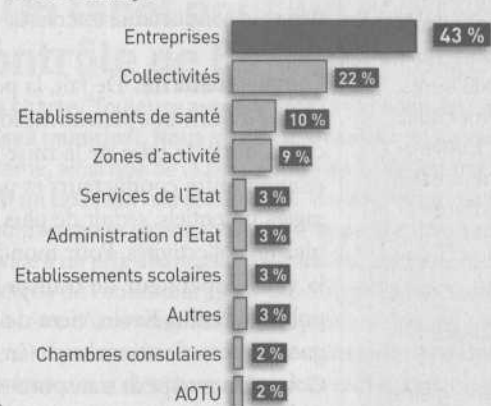
agglomérations, c'est au tour des villes moyennes et des communes périphériques de s'y intéresser.

Vitesse supérieure. Seule une clarification «législative» pourrait permettre de passer à la vitesse supérieure, pour les deux modes alternatifs. Sur le plan environnemental, de réels gains sont à attendre, avec la fourniture de véhicules propres, électriques nouvelle génération, ou hybrides pour l'autopartage. De fait, la ville de Paris vient de créer un label «autopartage», dans le cadre de sa démarche d'agenda 21, et prévoit d'intégrer des véhicules hybrides.

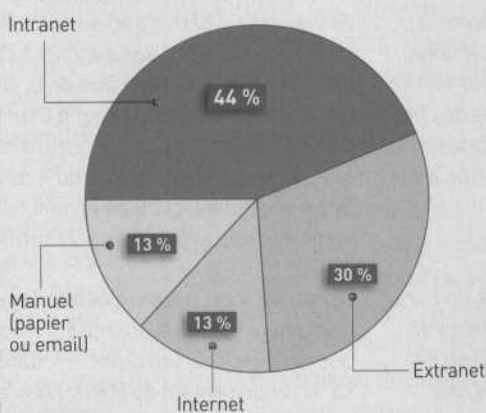
En matière de covoiturage, passer à la vitesse supérieure impliquerait de s'inspirer des Etats-Unis, par exemple. Il existe là des voies spéciales pour les voitures «remplies» de passagers sur les autoroutes: les HOV («High Occupancy Vehicles»), à Washington ou San Francisco, et les HOT («High Occupancy Tolling»), à San Diego, avec péages permettant l'accès aux véhicules ne transportant qu'un seul passager. Dans ce domaine, seule une intervention réglementaire de l'Etat, en France, - ne serait-ce que pour des raisons de sécurité routière, domaine de compétence régalienne par excellence - permettrait d'avancer... C. F.-T.

Le covoiturage

Les structures proposant un service de covoiturage



Les modes de circulation des informations



ENTRETIEN AVEC ROLAND RIES, président du Gart, sénateur maire de Strasbourg, vice-président de la communauté urbaine de Strasbourg

« Il est nécessaire de donner une base juridique solide à l'autopartage »

Vous avez déposé, dès 2006, une proposition de loi au Sénat visant à favoriser le développement de l'autopartage en France (*). Pourquoi une telle initiative ?

Le constat est simple : une voiture offre quatre places, au minimum. Remplie de passagers, c'est un mini-transport en commun en soi. Notre cible est l'« autosolisme », c'est-à-dire l'usage individuel de la voiture. Le rôle des autorités organisatrices (AO) est d'adapter l'offre de transport aux zones de pertinence, qu'elles soient centrales, urbaines ou rurales. Nous ne pourrions pas avoir de transports en commun performants dans tous les villages d'Alsace ! L'idée est d'organiser l'intermodalité en intégrant des solutions alternatives (covoiturage, autopartage) aux modes classiques (ferroviaire, tramways, bus).

Le concept de la ville sans voiture a longtemps été soutenu par le Gart. La vision des autorités organisatrices semble avoir sensiblement évolué...

Nous avons évolué sur cette question. La philosophie de base est de ne pas opposer, de façon primaire, automobiles et transports en commun. La voiture est de moins en moins à sa place en cœur de ville et



J.-F. BADAIS / ANSA

toutes sortes de techniques permettant d'en restreindre l'accès. Pour autant, l'automobile est irremplaçable dans certaines zones. Je ne crois plus aux « journées sans voiture », leur bilan écologique est nul ! Il faut adopter une vision pragmatique, nous ne pourrions pas réduire la place de l'automobile si nous n'investissons pas dans les transports. Une fois que les investissements seront réalisés, il existera un « mode d'emploi », le point de départ étant l'augmentation de l'offre de transports en commun en site propre (TCSP). A Strasbourg, lorsque les

élus ont opté pour un tramway performant et esthétique, l'objectif était de reconstituer une culture du « transport public », qui avait disparu, à l'inverse de la Suisse ou de l'Allemagne. Ce sont d'ailleurs les pays où l'on va le plus loin en matière de « tout automobile ». Il fallait donc rendre le tramway encore plus attractif. Il faut se rappeler que lorsque les derniers trams ont disparu dans les années 60, la culture d'alors, c'était l'automobile.

Votre proposition de loi est aujourd'hui reprise intégralement dans le cadre du Grenelle...

Ma proposition contient quatre objectifs : définir une offre de mobilité complémentaire à celle de la location ; donner aux AO un outil d'utilité publique (avec possibilité de délégation de service public) ; lutter contre l'autosolisme en milieu urbain ; enfin, donner une base juridique solide à l'autopartage et en faire un outil de la mobilité dura-

ble. La déclinaison prévue et reprise dans son intégralité dans le projet de loi est la suivante : définir l'activité d'autopartage ; prévoir la création d'un label pour identifier les véhicules concernés ; inscrire dans

Notre cible c'est l'« autosolisme », c'est-à-dire l'usage individuel de la voiture.

Le Code général des collectivités territoriales la possibilité pour les communes d'affecter des places de stationnement sur voirie aux véhicules d'autopartage ; enfin, prendre en compte cette activité dans le plan de déplacements urbains.

Faut-il en attendre des incitations fiscales et réglementaires ?

Des propositions ont été formulées dans ce sens par les représentants de l'activité du covoiturage, lors des débats relatifs à la prime de déplacement, mais nous ne sommes pas favorables à une mesure d'ordre fiscal qui donne un avantage comparatif au covoiturage, par rapport, par exemple, au transport à la demande, aux taxis collectifs ou à l'autopartage. S'il n'y a aucune mesure fiscale d'ordre étatique, il n'apparaît pas légitime de réglementer par le haut. Ce sont les AO qui, localement, doivent l'intégrer dans leur politique locale de déplacements.

Propos recueillis par C. F.-T.

(*) Proposition déposée au Sénat le 31 janvier 2006, adoptée le 11 mai 2006.

Les grandes lignes du « Grenelle 2 »

■ Dans le cadre du projet de loi d'engagement national pour l'environnement, les sénateurs ont confirmé la nécessité de réaliser une étude sur la modulation des péages autoroutiers en fonction des plages horaires, de l'efficacité énergétique et du taux d'occupation des véhicules, afin de faciliter le recours au covoiturage. En matière d'autopartage, la création d'un label et la possibilité pour les communes d'affecter des places de stationnement sur voirie ont été votées par les sénateurs. L'objectif est d'obtenir un régime juridique souple pour ces deux modes de transport.

Toulouse Le choix de la régie directe

Après avoir ciblé l'entreprise, Tisséo proposera bientôt un service grand public.

Depuis août 2008, Tisséo, la régie de transports de l'agglomération toulousaine, s'est engagée sur la voie de l'écomobilité, en proposant un service de covoiturage dans son offre globale de transports. Elle a intégré l'association Covoituval, créée en 2003 et à l'origine du développement de ce mode de développement dans le sud-est de l'agglomération.

Entreprises excentrées. « Dans un premier temps, nous avons choisi de cibler les déplacements professionnels domicile-travail, en assistant les entreprises dans le cadre de leur plan de déplacements [PDE]. Bon nombre de sociétés de l'agglomération toulousaines sont implantées dans des parcs d'activité excentrés, et nous avons évalué à 180 000 le nombre d'utilisateurs potentiels », explique Laurent Chateau, responsable du développement du



Laurent Chateau, directeur de la mobilité à Tisséo, avec Michèle Viguière (à g.), conseillère mobilité, et Marie-Régine Bardou, de l'agence mobilité à Labège.

covoiturage à la régie de transports. Vingt-deux entreprises privées ou entités publiques ont déjà tenté l'aventure, parmi lesquelles Freescale Continental, EADS Astrium, Technal, EDF ou le conseil régional Midi-Pyrénées. Chaque structure s'acquiesce d'une redevance forfaitaire auprès de la régie, équivalent

à 1 euro par salarié, dans le cadre d'une convention PDE signée avec Tisséo. En l'absence de convention, la redevance est de 5 euros pour toute inscription individuelle. La plateforme gérée par deux salariés, ex-Covoituval, fonctionne en centre d'appel et propose également une interface internet. Confiance

Mode de gestion

- Création du service de covoiturage : 2003.
- Gestion : régie directe, depuis 2008.
- Nombre d'inscrits : 350 convoyeurs et 2 100 utilisateurs.
- Coût utilisateur : 1 € par salarié (convention PDE), 5 € en individuel.

dans les horaires, régularité, convivialité des voyages, Tisséo s'évertue à améliorer la qualité de service et offre aux entreprises une « garantie de retour », pouvant aller jusqu'au paiement d'une course en taxi dans la limite de 50 euros, en cas de défaillance du convoiteur.

En septembre, la régie toulousaine passera à la vitesse supérieure et proposera un service gratuit grand public, mais celui-ci n'inclura pas la garantie de retour. Une extension de service qui passe par la mise à niveau de l'outil informatique de gestion. **L.L.**

Marseille Une plateforme associative

« Bougez futés Marseille », deuxième plateforme de covoiturage créée par l'association nationale Voiture & Co, a ouvert en octobre 2005 sur le campus de la faculté de sciences de Luminy, un quartier excentré de l'agglomération marseillaise qui accueille chaque jour 12 000 personnes, dont 8 000 étudiants.

« Bougez futé développe un réseau de covoiturage à "interface" humaine, explique Julie Gavelle, responsable de la plateforme marseillaise. Le numéro d'appel et le site internet sont indispensables, mais la plateforme est, avant tout, un espace convivial, dénommée égale-

ment "maison de la mobilité", qui est un lieu de rencontre et de conseil en mobilité durable. On peut également y louer des vélos, car le service de covoiturage ne représente que 2 à 3 % des visites. » Le site de Luminy compte une centaine de convoiteurs inscrits, en majorité des étudiants. Pour bénéficier des services, le conducteur souscrit un abonnement annuel de 5 euros et s'engage à respecter la charte de bonne conduite qu'il signe lors de l'adhésion, et qui définit également le mode de calcul de la participation financière des adhérents. Bougez futé développe, par ailleurs depuis un an un service de conseil aux

entreprises de la zone pour mieux intégrer le covoiturage aux plans de déplacements d'entreprise.

Essaimage. L'association bénéficie chaque année de subventions des collectivités publiques. En 2009, Marseille et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur lui ont renouvelé leur soutien. La gestion financière est centralisée par Voiture & Co, installée en région parisienne et créée au moment des grèves de 1995 par des étudiants de l'université de Nanterre. La structure se développe localement par essaimage de structures autonomes, en répondant à des appels d'offres ou des deman-

Mode de gestion

- Création du service de covoiturage : 2005.
- Gestion : association subventionnée par les collectivités.
- Nombre d'utilisateurs : 100 conducteurs et 395 utilisateurs.
- Tarif : abonnement annuel 5 €.

des émanant de collectivités. Voiture & Co, qui bénéficie d'un budget de 2,5 millions d'euros en 2009 avec 30 salariés, gère six plateformes de mobilité. Six nouvelles verront le jour d'ici la fin 2009, trois dans le Var, deux en Val de France (Ile-de-France) et une dans le Gers. **L.L.**

Vienne Un partenariat avec la région

Le covoiturage vient en complément du réseau départemental d'autocars.

Le conseil général de la Vienne s'est mis à l'heure du covoiturage à l'occasion de la réorganisation de son service d'autocars. La mise en place de ce nouveau réseau, dans le cadre du schéma départemental baptisé «Lignes en Vienne», vise à rendre plus attractif l'offre de transports en commun départementale en direction des actifs, dans une démarche de développement durable. Les 50 lignes ont été refondues dans un nouveau maillage composé de 18 lignes structurantes, dont 12 liées à l'aire périurbaine de Poitiers mais également aux sites touristiques.

Ruralité. «L'objectif est bien de changer les comportements et de présenter une offre de transports en commun également pour les dépla-



Patrick Pichon, directeur des transports (à g.), Sandrine Lartreau, directrice adjointe, et Henri Colin, vice-président du conseil général.

cements de loisirs durant les week-ends», explique Sandrine Lartreau, directrice adjointe des transports. Dans un souci de complémentarité, tout en restant dans une démarche écodurable, le département a sou-

haité mettre en place un service de covoiturage adapté à son territoire rural. Le service, opérationnel depuis janvier et accessible en direct sur le site internet du conseil général, est un lien vers le site covoitu-

Mode de gestion

- Date de création du service de covoiturage : janvier 2009.
- Gestion : partenariat sur site avec la région Poitou-Charentes.
- Nombre d'utilisateurs : NC.
- Coût utilisateur : gratuit.

rage de la région Poitou-Charentes. «Nous avons participé à un groupement de commandes, dans le cadre d'une convention de trois ans passée avec le prestataire extérieur, gestionnaire de la plateforme. L'avantage était de pouvoir offrir un service rapidement opérationnel à coûts partagés, puisque la participation du conseil général est de 5000 euros», précise Sandrine Lartreau. Pour l'utilisateur, le service est gratuit et très souple. Sans dessertes préétablies, il permet une mise en relation ponctuelle ou pérenne des utilisateurs. L.L.

La Rochelle Trois intercos pilotent

En 2006, les communautés d'agglomération (CA) de La Rochelle et du pays rochefortais, ainsi que la communauté de communes de la Plaine d'Aunis, se sont associées pour créer un site commun de covoiturage baptisé «Covoiturage 17».

Service gratuit. «Nous avons alors évalué ce besoin auprès d'une population d'actifs habitant, pour des raisons de pression foncière, hors agglomération. Le covoiturage a été pensé dès le départ comme un service gratuit et il s'intègre à une palette complète d'outils permettant de limiter l'impact de la voiture en ville», explique Denis Leroy, élu chargé de la mobilité à la CA de La Rochelle.

Ergonomique et intégrant une fonctionnalité système d'information géographique (SIG), le site, lancé en septembre 2006 par le prestataire extérieur Ecolutis, retenu à l'issue d'un marché de groupement de commandes, connaît un rapide succès. 1 500 annonces sont consultables par jour (suivant un taux de convoyage effectif de 20 à 25%).

Le taux de pénétration sur l'ensemble du bassin de population, de 1,6%, figure parmi les plus élevés. «La moitié des inscrits sont des utilisateurs quotidiens, 95% sont réguliers», explique Sophie Landreau, coordinatrice de la mobilité et du covoiturage à la communauté d'agglomération de La Rochelle. Un conseil spécifique est prévu pour intégrer le service dans les plans de

déplacements d'entreprises, lesquelles peuvent disposer d'une base de données en circuit fermé.

Pour assurer une qualité de service, ont été mises en place une charte de bonne conduite et une garantie de retour en cas de défaillance du conducteur. Les covoitureurs bénéficient aussi d'un tarif préférentiel sur les abonnements bus du centre-ville. Le site concentre 90% des contacts, mais reste associé à un numéro Indigo et aux points d'information dans les mairies et à l'espace mobilité de la CA de La Rochelle.

Pérennisation. Depuis 2006, le service a été étendu à d'autres cibles : les étudiants, mais également le grand public en intégrant des destinations festives comme les Francofolies de

Mode de gestion

- Création du service de covoiturage : septembre 2006.
- Gestion : partenariat en prestation de services externalisé.
- Nombre d'inscrits : 300 à mars 2009 et 200 trajets par mois.
- Coût utilisateur : gratuit.

La Rochelle. Pour garantir ce succès, prestataire extérieur et collectivités s'astreignent à une communication régulière évaluée en 2008 à une centaine d'opérations d'animation. Lancé à titre expérimental pour une durée de trois ans, Covoiturage 17 sera pérennisé en septembre. Son coût annuel de 36 000 euros hors taxes est réparti entre les trois établissements publics, au prorata du nombre d'habitants. L.L.